

# BULLETIN

Novembre 2014

## «Touch and Go»

*Un «posé-décollé», appelé plus généralement «touch-and-go» dans notre jargon aéronautique, est l'atterrissage d'un aéronef, sans arrêt complet, suivi d'une remise des gaz.*

*En termes imagés, c'est précisément la manœuvre à laquelle l'ASA est en train de se livrer. L'assemblée générale extraordinaire du 18 octobre 2014 nous a donné l'occasion de présenter à nos membres la future stratégie de l'association et d'élire un comité composé majoritairement de nouveaux membres.*

*Nous avons insisté, dans le précédent bulletin, sur l'attention que nous portons à l'instauration de relations étroites et personnalisées avec chacun de nos membres. La réunion en assemblée générale extraordinaire nous a fourni une excellente occasion de nouer des contacts privilégiés entre la base, le comité et le directeur. Le 18 octobre 2014 ne fut rien moins que le lancement de la future stratégie de l'association. Le temps de ce «posé» et du «contact au sol» avec nos membres était parfait pour s'assurer que l'ASA puisse répondre aux futurs besoins de ses membres. Nous pensons qu'on a réussi avec le «touch-and-go».*

*Le «décollage» opérationnel de l'association est intervenu avant l'assemblée générale: il s'est poursuivi simultanément et en parallèle. Les consultations en cours, le dossier «Avenir du financement des services*

*de navigation aérienne dans les aérodrômes régionaux», le «Paysage aéroportuaire suisse» et d'autres dossiers spécifiques ne nous laissent aucun répit. L'ASA veille depuis toujours à la continuité de ses engagements.*

*Sur un plan personnel et en regard de la future organisation de notre association, nous nous réjouissons tout particulièrement qu'un comité constitué d'un juste nombre de personnalités expérimentées dans l'aéronautique ait été élu en assemblée générale extraordinaire. En ce qui concerne le choix des candidats pour le comité et l'élaboration de la nouvelle structure de l'association, nous tenons à saluer les efforts sans relâche de M. Ruedi Stüssi, président d'honneur de l'ASA, et de Pierre Moreillon, membre d'honneur. Tous deux nous ont fait profiter pleinement de leurs contacts de longue date et de leur expérience de terrain. Ils méritent à ce titre de chaleureux remerciements.*

*Les tâches de l'ASA ne se sont pas amoindries depuis la création de l'association en 1981. L'environnement dans lequel les aérodrômes évoluent s'est complexifié, d'où la nécessité d'intensifier les échanges entre l'association et ses membres pour relever les défis actuels et futurs. Il s'agit de prendre les bonnes décisions – en d'autres termes, de vérifier régulièrement les besoins des membres et de s'engager en leur faveur. C'est l'objectif que poursuivent le nouveau comité de l'ASA, son directeur et son secrétariat. Vous pouvez compter sur nous pour ce «décollage».*

*Jürg Marx, président de l'ASA  
Jorge V. Pardo, directeur de l'ASA*

---

## Projets actuels de réglementation

Nous avons informé nos membres des projets actuels de réglementation lors de l'assemblée générale extraordinaire du 18 octobre 2014. Voici un aperçu des thèmes évoqués:

La révision de la loi sur l'aviation (LA) s'annonce depuis longtemps. La consultation relative à ce projet capital était initialement programmée en août de cette année. Comme l'ASA l'a appris récemment de l'OFAC, la procédure a été retardée. Le calendrier

actuellement prévu est le suivant:

- Fin 2014: Consultation (durée de 3 mois)
- 2015: Adoption du message au Parlement
- 2017: Entrée en vigueur

En raison de la suppression des grands thèmes politiques qui auraient dû faire l'objet de la révision initialement appelée «LA 2», le nouveau projet de révision partielle est désormais désigné «LA 1+». Concrètement, les thèmes abandonnés par rapport au projet «LA 2» sont la planification de l'intervention de la Confédération sur les aéroports nationaux et la libéralisation de la navigation aérienne dans les aéroports.

La révision «LA 1+» est désormais un projet de réglementation axé sur les aspects techniques et les procédures. Il s'agit à présent de déterminer de nouvelles normes ou de formuler différemment les normes en vigueur concernant les aspects suivants:

- La typologie de l'infrastructure
- Les places d'atterrissage d'hôpitaux (actuellement sans autorisations de l'OFAC)
- Les points de jonction de l'utilisation civile et militaire des aérodromes à usage mixte
- La détermination des procédures d'approche et de décollage
- La création d'une banque de données aéronautiques
- Les obstacles de l'aéronautique

- Divers thèmes relatifs à la sécurité, notamment l'English Voice, l'interdiction des brouilleurs de GPS et l'enregistrement des conversations en arrière-plan dans la navigation aérienne
- Divers thèmes relatifs à la sûreté, notamment la compétence du Conseil fédéral à conclure des accords relatifs à la sûreté aérienne, la mise en place d'un système d'information lié à l'engagement des gardes de sûreté, les principes régissant la communication des données passagers à des organes de police, la prise en compte de procédures encore non abouties pour les contrôles de sûreté du personnel aérien ou encore les dispositions pénales applicables en cas de contournement des contrôles de sûreté.

Les autres révisions en cours portent essentiellement sur les textes suivants:

- La révision intégrale de l'ORA (Ordonnance du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs)
- L'adaptation de l'OACS (Ordonnance du DETEC sur les aéronefs de catégories spéciales)

---

## Financement des services de navigation aérienne dans les aérodromes régionaux à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016

Lors de l'AG extraordinaire du 18 octobre 2014, nos membres ont été informés de l'avancée du dossier concernant le «Financement des services de navigation aérienne dans les aérodromes régionaux à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016». Voici un résumé de la présentation faite à ce sujet par le Président et le Directeur de l'ASA:

L'ordonnance en vigueur sur le service de la navigation aérienne (OSNA) prévoit que le financement des services de navigation aérienne incombe aux aérodromes régionaux à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016. Si aucune mesure corrective n'est prise – compte tenu de l'absence de réforme et de l'incertitude au sujet des montants provenant de l'impôt sur les huiles minérales – la charge financière qui pèsera à partir de 2016 sur les aérodromes concernés et leurs utilisateurs sera énorme, voire insupportable.

Le 12 septembre 2014, l'Association suisse des aérodromes (ASA) a convié les exploitants aéroportuaires concernés à une première réunion visant à arrêter les mesures permettant d'éviter cette ornière. Des représentants de l'OFAC, de Skyguide et d'Aerosuisse ont pris part au débat.

Si la marche à suivre définie en réunion repose sur la collaboration de tous les aérodromes concernés (à savoir, les aérodromes actuellement classés en cat. 2 selon l'OSNA ainsi que les aérodromes qui auront ultérieurement besoin de services de navigation aé-

rienne), elle requiert également une concertation permanente avec l'OFAC, Skyguide et les utilisateurs des aérodromes. En étroite collaboration avec Skyguide, l'ASA assume un rôle de coordination pour la mise en œuvre, dans chacun des aérodromes, de mesures opérationnelles et techniques permettant de rendre les solutions de navigation aérienne finançables. Outre ces mesures, l'association procède à un examen approfondi des dispositions légales en vigueur et détermine, aux côtés d'Aerosuisse, les mesures d'ordre politique à promouvoir conjointement.

Conjugués par l'ASA, les efforts déployés portent déjà leurs fruits. Une réunion de suivi destinée à l'ensemble des parties prenantes sera prochainement organisée. Elle sera pour l'ASA l'occasion d'informer les exploitants aéroportuaires de l'avancée du dossier et de déterminer les prochains objectifs à atteindre avec l'ensemble des acteurs concernés.

